



Status og visjoner for transport over grensen

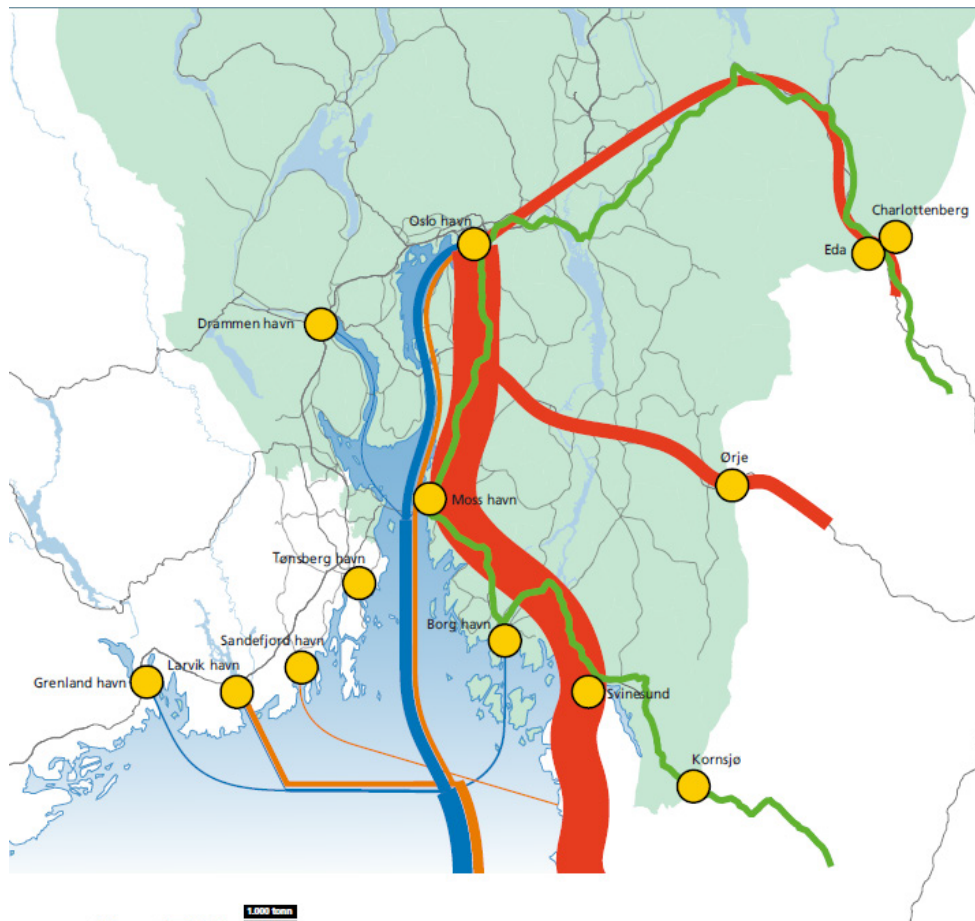
Innlegg for Grensekomitéen Värmland – Østfold
v/avdelingsdirektør Roar Midtbø Jensen
Statens vegvesen Region Øst, Vegavdeling Østfold

Østfold er porten til Sverige og Europa



Statens vegvesen

Import av stykkgoods til Osloregionen i tonn



	1.000 tonn
sjøtransport	17,1% = 1670,0
lastebil på ferge	10,5% = 1030,6
lastebil	61,2% = 5982,1
jernbane	11,2% = 1090,0
	100% = 12.087,0

● grensepasseringspunkter

- 50 prosent av landtransportert gods går E6 over Svinesund.
- 25 prosent går E18 over Ørje
- E6, E18 og Østfoldbanen svært viktige for både gods- og persontransport
- Trafikken over Svinesund har økt med 30 prosent over en femårsperiode, ved Ørje med 20 prosent.



Trafikk ved grensen i 2014

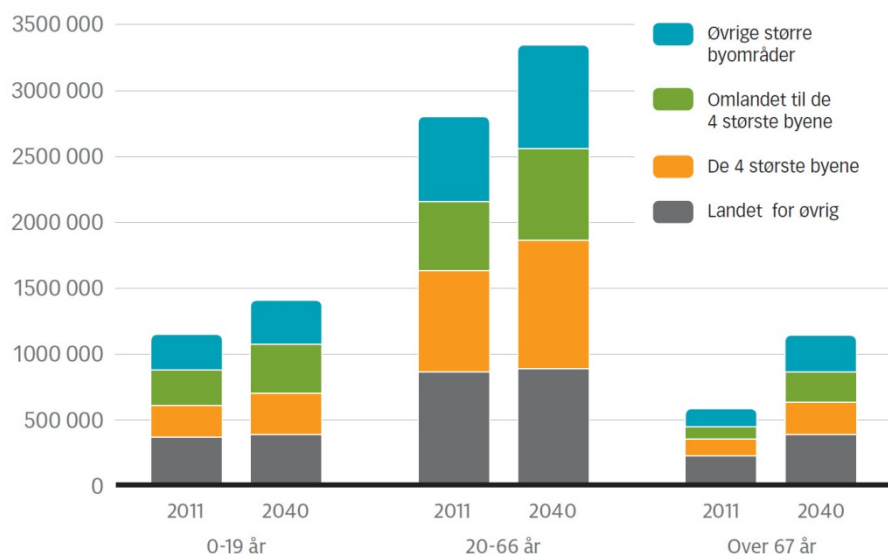
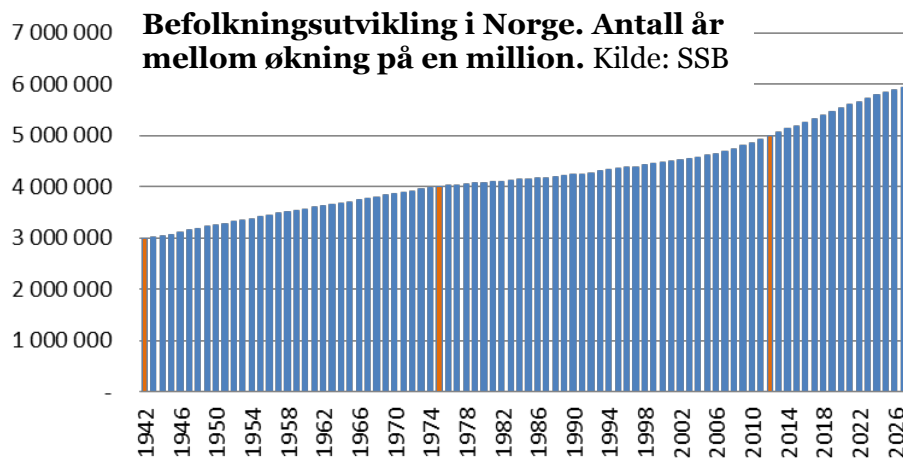
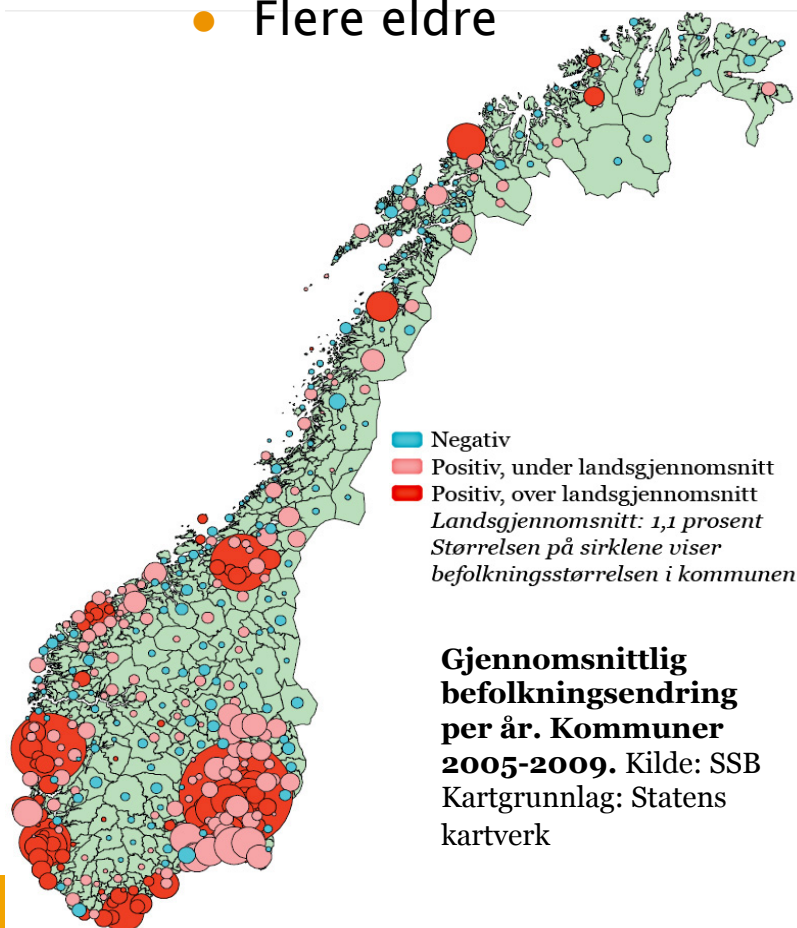
- Nye Svinesund: ÅDT 14500, herav 16 % lange
- Gamle Svinesund: ÅDT 6200, herav 2 % lange
- Ørje: ÅDT 6300, herav 15 % lange
- Morokulien: ÅDT 7300, herav 12 % lange

Befolkningsvekst gir mer trafikk



Statens vegvesen

- Byene vokser
- Flere eldre



Antall innbyggere i 2011 og 2040 – aldersfordelt for de største byene og for landet for øvrig. Kilde: SSB



Prognose for befolkningsvekst i Østfold

2011: 275.000

2023: 315.000

2040: 360.000

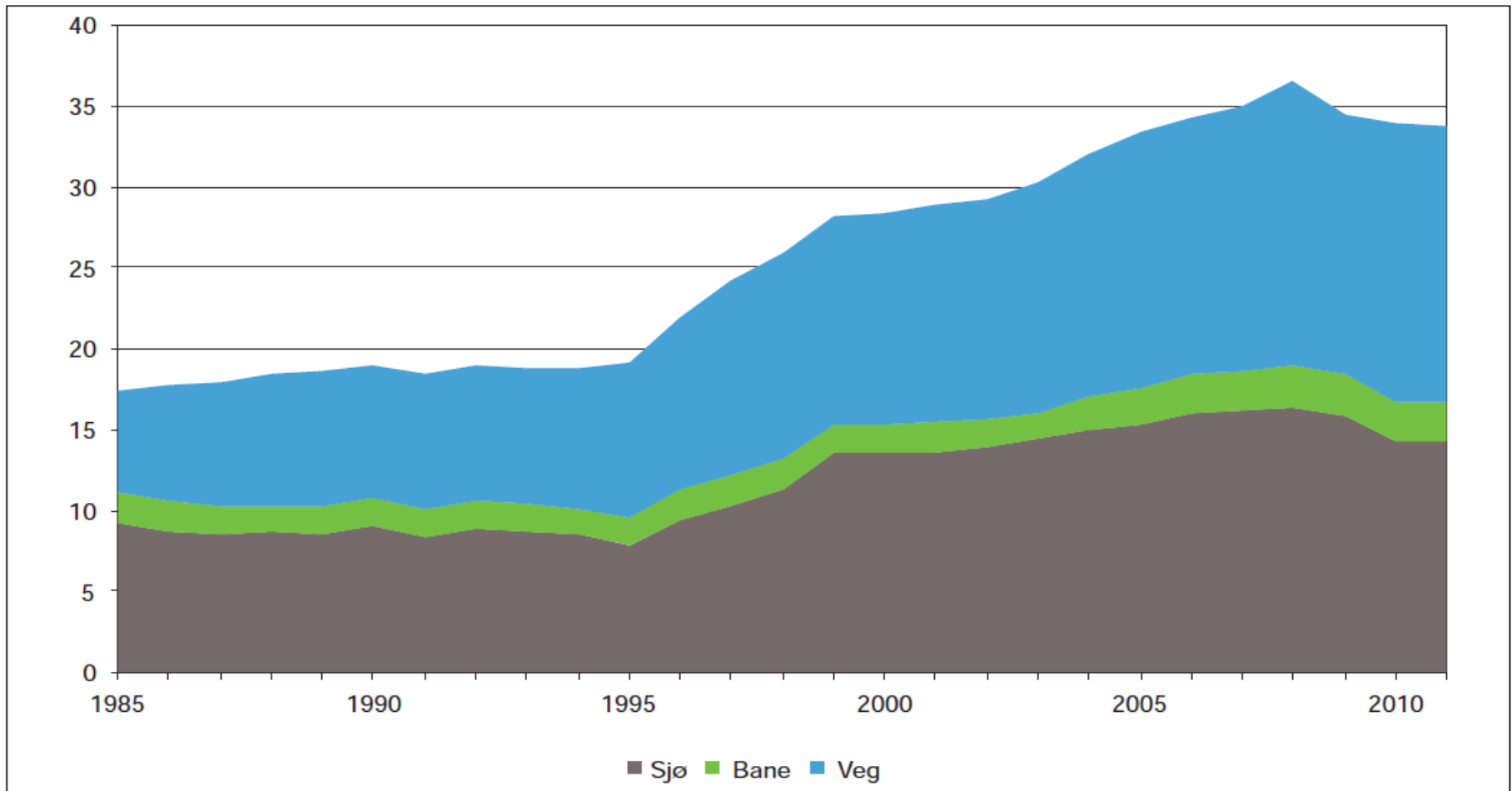
2050: 400.000



70 % av dette i Fredrikstad, Sarpsborg, Moss og Halden



Godstransport – historisk utvikling

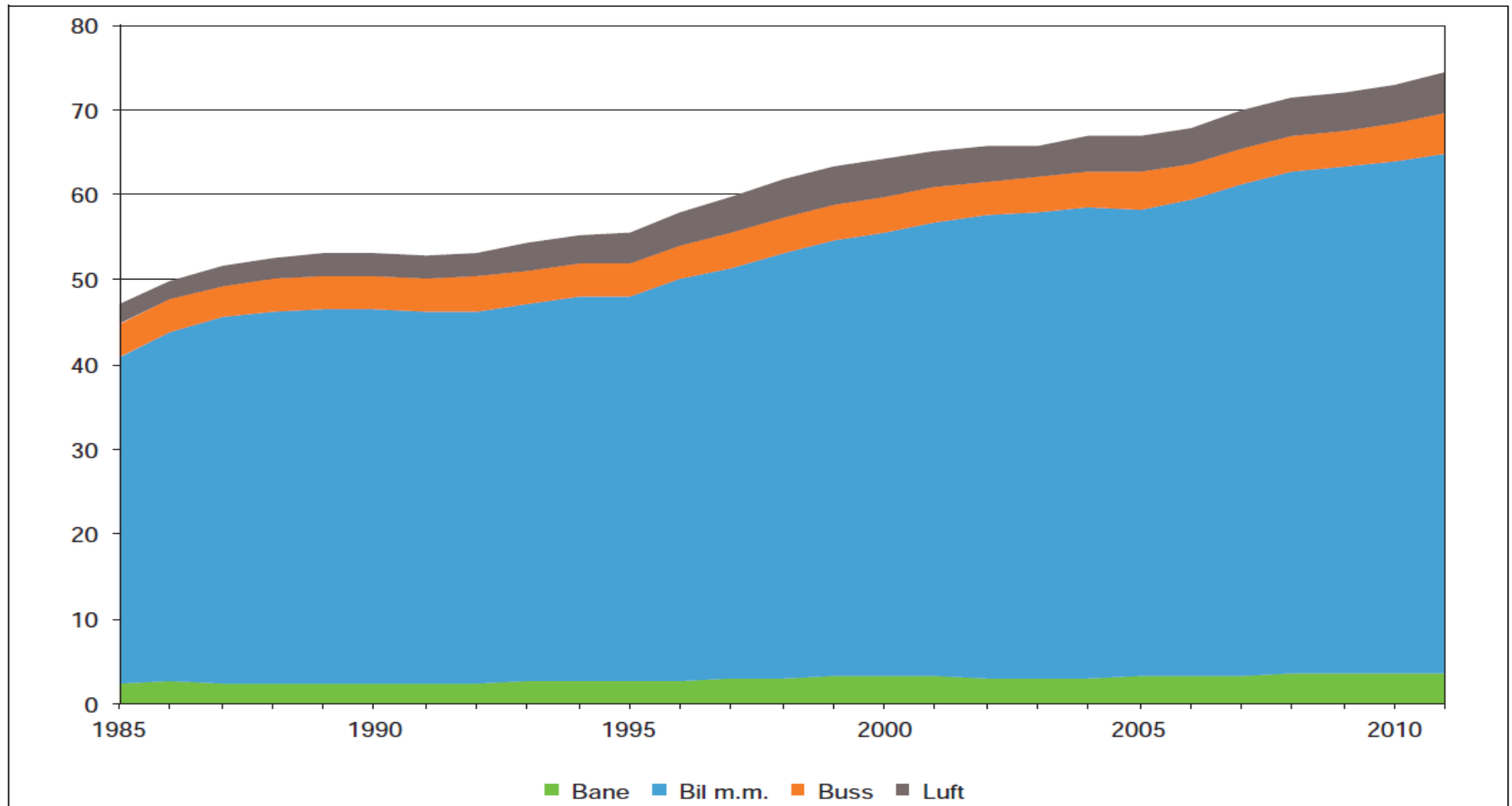


Figur 3.3 Innenlands godstransportarbeid 1985–2011 mill. tonnkilometer

Kilde: TØI rapport 1277/2012



Persontransport – historisk utvikling



Figur 3.4 Innenlands persontransportarbeid 1985–2011 mill. personkilometer

Kilde: TØI rapport 1227/2012



Prognose for trafikkutvikling i Østfold

År 2024:

Personbiltransport: + 16 %

Godstransport: + 33 %

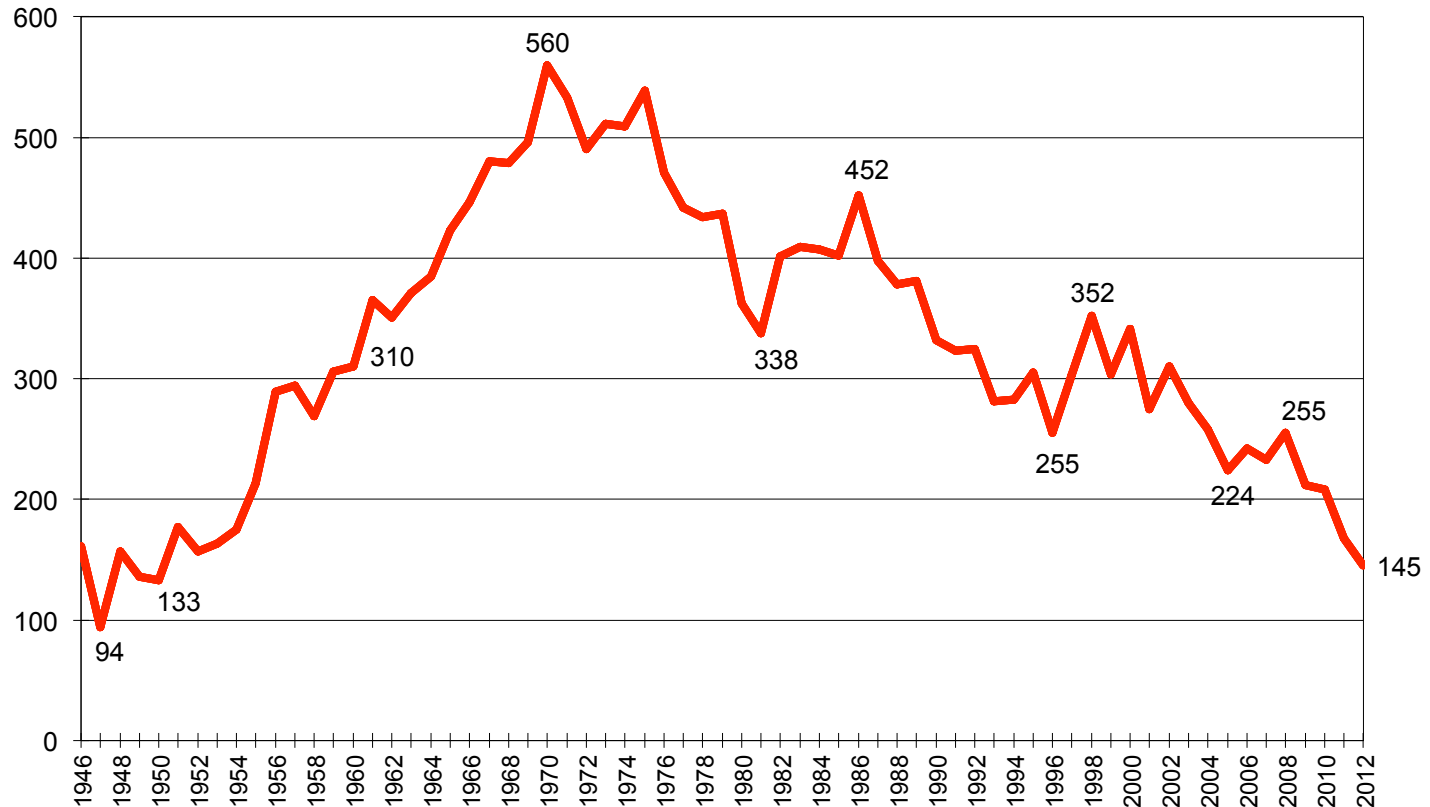
År 2050:

Personbiltransport + 45 %

Godstransport + 101 % (i 2043)

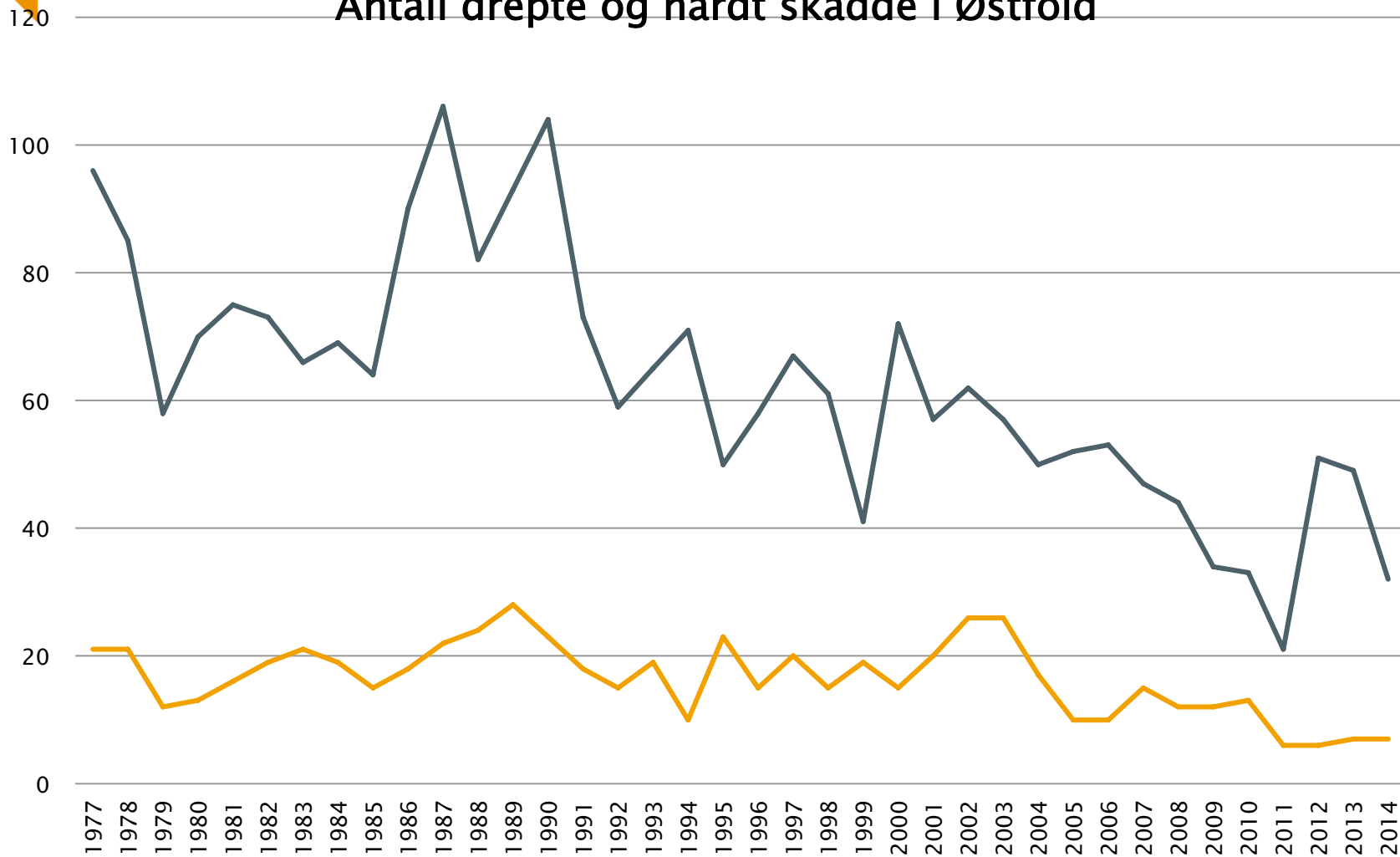


Drepte i trafikken, 1946–2012





Antall drepte og hardt skadde i Østfold



— Drept — Hardt skadde

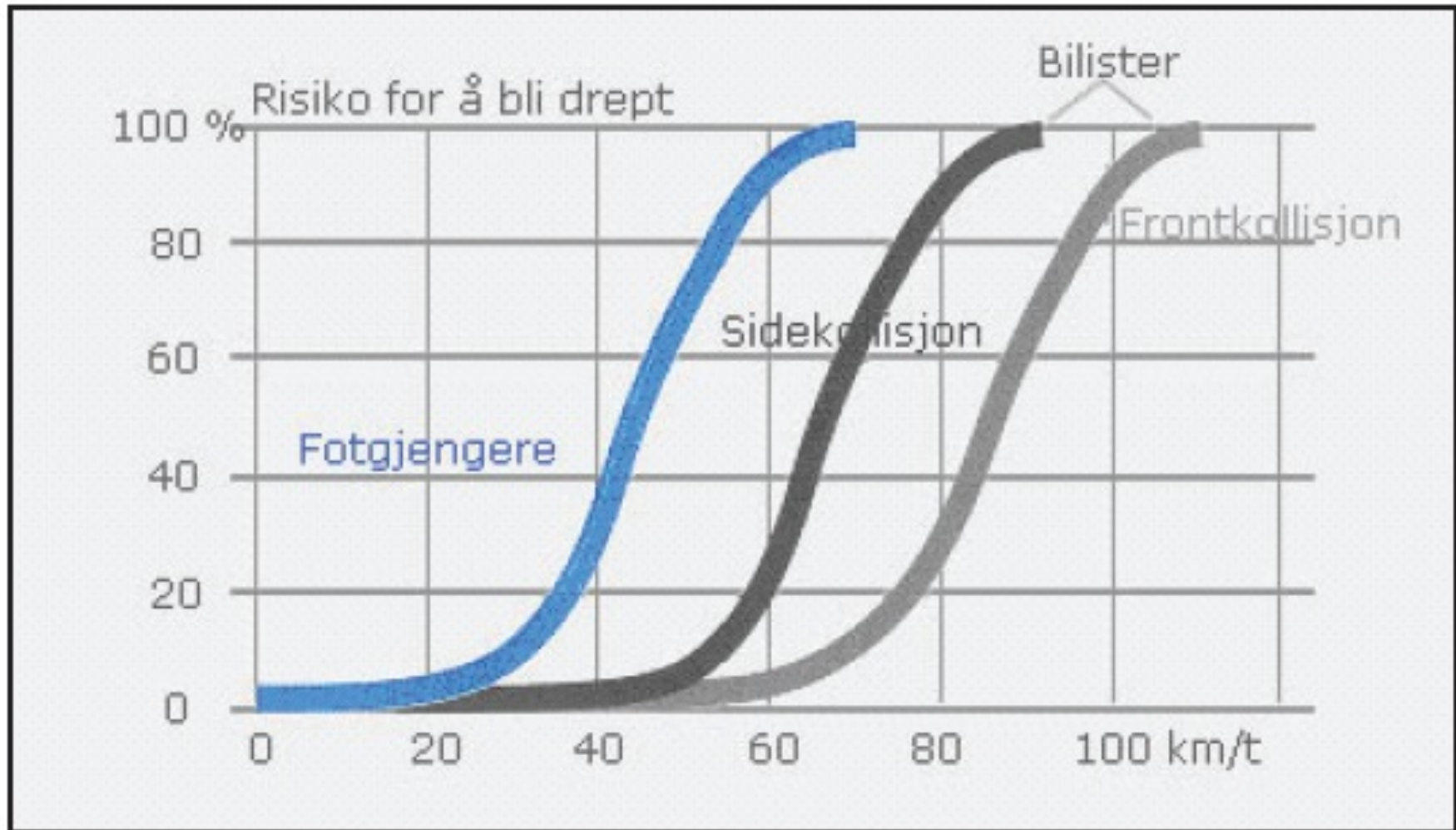
Framtidens transportsystem

Trafikksikkerhet

- Nullvisjonen
 - halvering av antallet drepte og hardt skadde innen 2024
- Vegutbygging
- Drift og vedlikehold
- Trafikant og kjøretøy
 - føreropplæringen
 - målrettet kontrollvirksomhet
 - tiltak høyrisikogrupper
 - økt bruk av teknologi



Null-visjonen – viktige fysiske forhold



Figur 11.2 Fart og ulykker

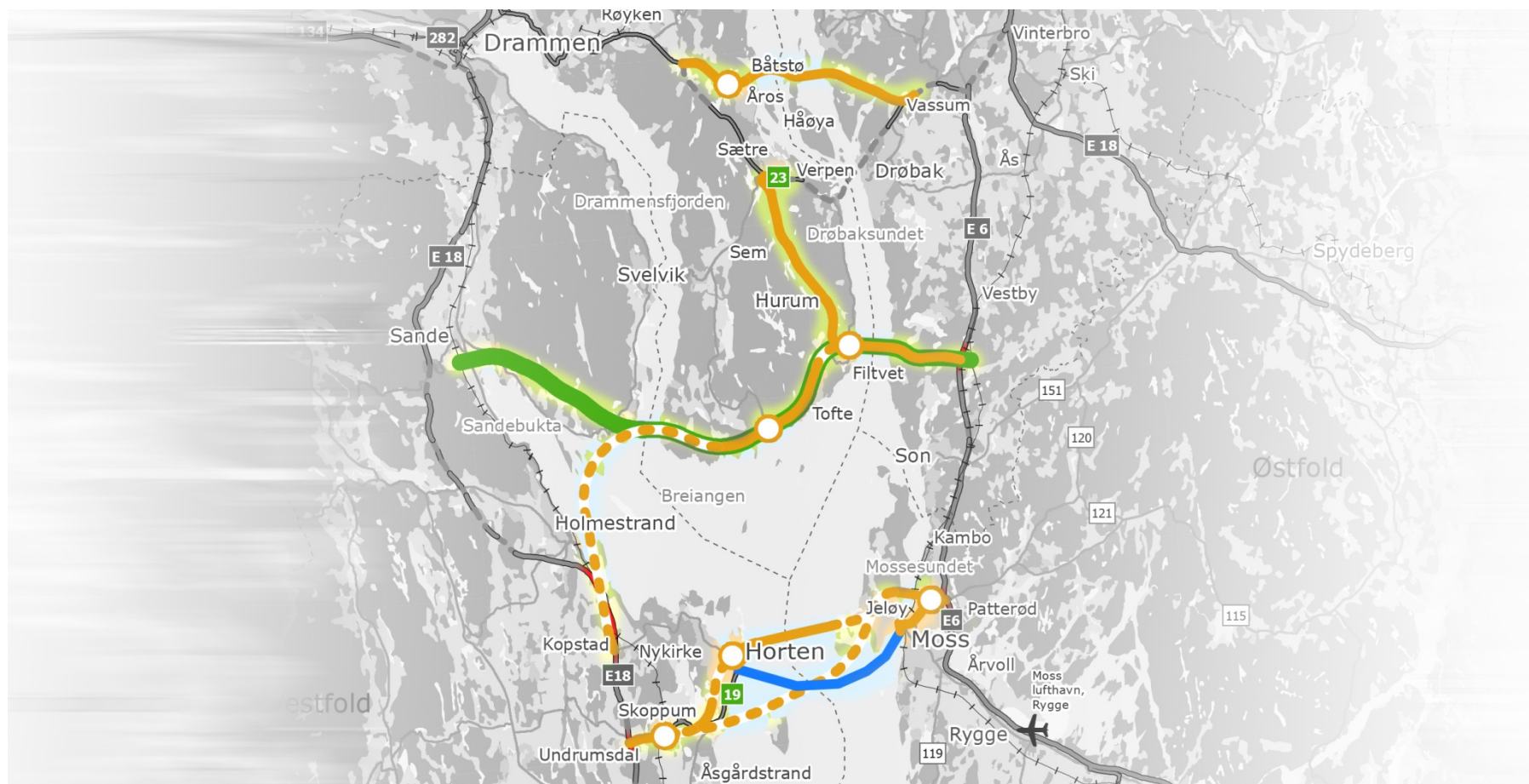


Prosjektets hovedmål er:

- Økt trafiksikkerhet, spesielt en nedgang i de mange alvorlige møteulykkene.
- Økt fremkommelighet gjennom økt kapasitet.
- Miljøgevinst ved at tung- og gjennomfartstrafikken ledes utenom byer og tettsteder. Slik unngår en også at denne trafikken havner i konflikt med lokaltrafikken.



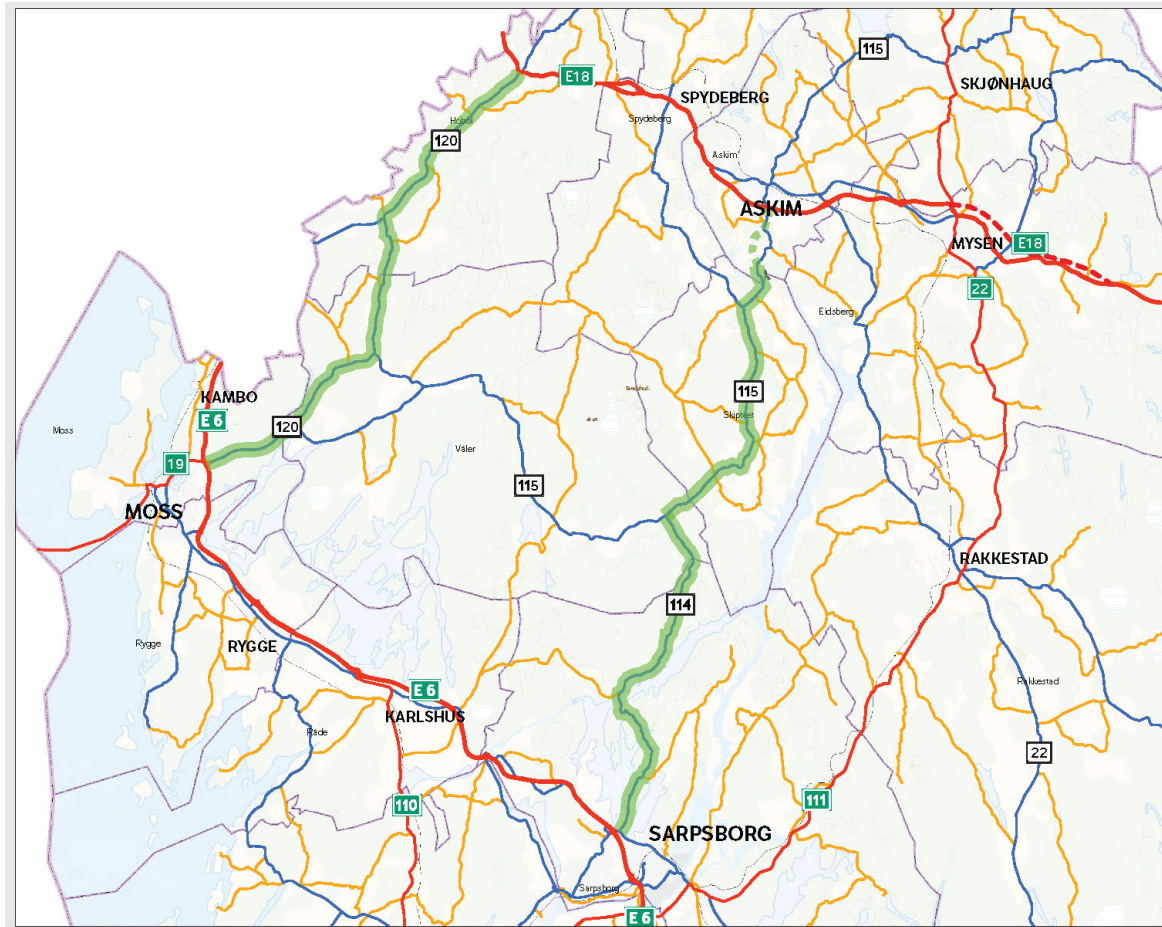
Kryssing av Oslofjorden





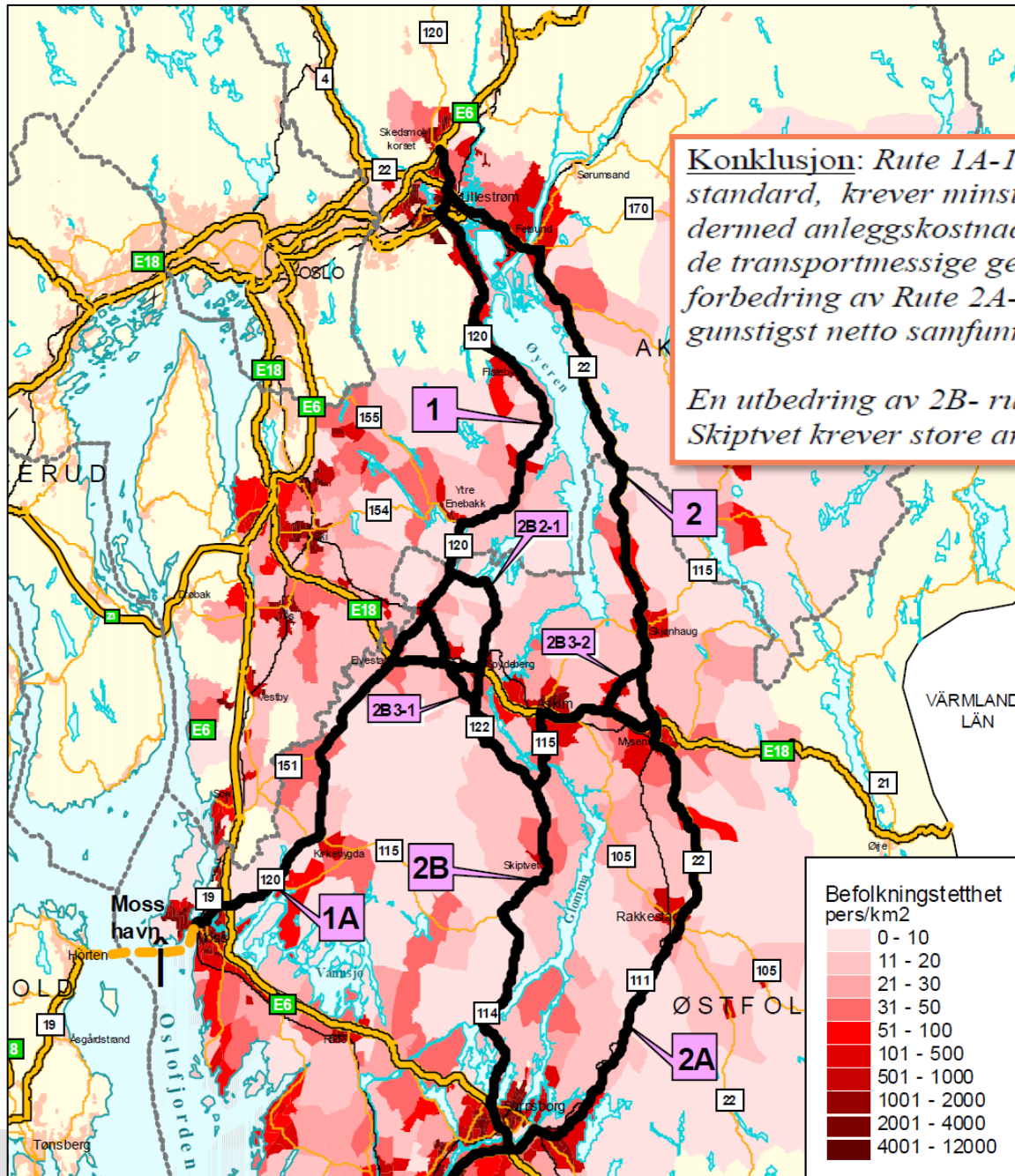
Vegutredning fv. 114/115 og fv. 120

Tiltak for å forbedre tverrforbindelsene mellom E6 og E18 i Østfold





Statens vegvesen



Konklusjon: Rute 1A-1 har i dag best standard, krever minst utbedring og dermed anleggskostnader. Imidlertid veier de transportmessige gevinster ved en forbedring av Rute 2A-2 sterkere, med gunstigst netto samfunnsøkonomisk nytte.

En utbedring av 2B- rutene gjennom Skiptvet krever store anleggskostnader



22/04/2013 14:14



